Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/1926

03. 07. 95

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Horst Kubatschka, Brunhilde Irber, Robert Leidinger, Jella Teuchner, Elke Ferner, Klaus Barthel, Edelgard Bulmahn, Ursula Burchardt, Marion Caspers-Merk, Dr. Marliese Dobberthien, Peter Dreßen, Annette Faße, Gabriele Fograscher, Monika Ganseforth, Günter Gloser, Angelika Graf (Rosenheim), Dr. Liesel Hartenstein, Monika Heubaum, Uwe Hiksch, Frank Hofmann (Volkach), Nicolette Kressl, Eckart Kuhlwein, Christa Lörcher, Heide Mattischeck, Georg Pfannenstein, Karin Rehbock-Zureich, Günter Rixe, Horst Schmidbauer (Nürnberg), Heinz Schmitt (Berg), Dr. R. Werner Schuster, Bodo Seidenthal, Erika Simm, Wolfgang Spanier, Antje-Marie Steen, Ludwig Stiegler, Jörg Tauss, Uta Titze-Stecher, Hans Georg Wagner, Reinhard Weis (Stendal), Matthias Weisheit, Heidemarie Wright

Folgerungen aus der Binnenschiffahrtsentwicklung für die Pläne zum Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen

Die bisherigen Pläne zum Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen sehen einen Ausbau von 2,80 m Tiefe und 100 m Breite vor. Diese überzogenen Ausbauziele orientieren sich an den Bedürfnissen von sogenannten Viererschubverbänden, die vor allem für den Massengütertransport eingesetzt werden. Der Trend geht jedoch zu einer Zunahme des Transports höherwertiger Güter mittels Containerschiffen. Zukunftschancen werden auch dem RoRo-Verkehr zugemessen. Angesichts dieser Entwicklung fragt man sich, ob die Ausbauziele für die Donau nicht unter diesem Aspekt reduziert werden können.

Wir fragen daher die Bundesregierung:

1. Wie hat sich in den letzten 20 Jahren der prozentuale Anteil der einzelnen Schiffstypen
   — am Gesamtschiffsbestand,
   — an der Gesamttransportmenge

   entwickelt?
2. Ist die Aussage zutreffend, daß die aus vier Schubleichtern bestehenden und für den Massengütertransport verwandten sogenannten Viererschubverbände in der Bundesrepublik Deutschland praktisch kaum genutzt werden?
3. Trifft es zu, daß nur 5,7 Prozent des knapp 7 000 km umfassenden Binnenschiffahrtsnetzes Deutschlands eine Befahrung mit

Schiffen mit einer Länge von 110 m bzw. 185 m und einer Breite von 22,80 m zulassen (Klasse VIa/b)?

4. Was steht in Anbetracht der Entwicklung zum Containerverkehr und RoRo-Verkehr nach Ansicht der Bundesregierung einem Verzicht auf den Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen für Viererschubverbände entgegen?

5. Trifft es zu, daß bei einer Beladung eines Containerschiffes mit vier Containerbreiten ein maximaler Tiefgang von nicht über 2,07 m entsteht und daß bei einem Beladungsdurchschnitt von 11 t pro Containereinheit die Grenze für die Gewährleistung einer ausreichenden Manövrierfähigkeit und Einhaltung sonstiger Bestimmungen bei einer maximalen Eintauchtiefe von zwischen 2,07 m und 2,2 m anzusetzen ist?

6. a) Welche Durchfahrtshöhe bei welcher Wassertiefe erfordert
   - ein zweilagiger Containerverkehr mit Norm-Containern,
   - ein dreilagiger Containerverkehr?

   b) Trifft es zu, daß beide Durchfahrtshöhen auf dem bayerischen Teil der Donau derzeit nicht gegeben sind und auch in Zukunft nicht realisierbar sind?

7. Trifft es zu, daß auch auf dem Rhein, der größten Binnenwasserstraße Europas, der RoRo-Verkehr und Containerverkehr zum allergrößten Teil mit Schiffen mit einer geringeren Breite als 22,80 m abgewickelt wird?

8. Welchen Einfluß haben die bestehenden bundesdeutschen Vorschriften über die sogenannte Gangbord auf die maximale Schiffsbreite bzw. die erforderliche Wasserstraßenbreite?

9. Wie breit sind die am Rhein und Main sowie die an der Donau bis Wien bestehenden Schleusen?

10. Trifft es zu,

    a) daß ein zweilagiger Containerverkehr mit 2,90 m Normhöhe eine derzeit auf dem bayerischen Teil der Donau nicht realisierbare Durchfahrtshöhe von 4,40 m bei einer immer gewährleisteten Wassertiefe von 1,5 m erfordert,

    b) daß für einen vierlagigen Containerverkehr, wie er für die geplante Wasserstraßenklasse VI a/b gefordert wird, eine auf dem bayerischen Teil der Donau nicht realisierbare Durchfahrtshöhe von 9,1 m bei einer Wassertiefe von 2,0 m erforderlich ist?

11. Trifft es zu, daß der RoRo-Verkehr auf der Donau maßgeblich ein Kontingentersatzverkehr ist, und welche Bedeutung mißt die Bundesregierung im Hinblick auf das Auslaufen der österreichischen Kontingentierung 1998 dem RoRo-Verkehr zu?

    Wie beurteilt die Bundesregierung generell die Zukunft des RoRo-Verkehrs?

12. Trifft es zu, daß RoRo-Verkehr vor allem zwischen Grenzorten besteht und daß eine Verlegung der Abwicklung um etwa

100 km von Passau nach Regensburg wirtschaftlich keinen großen Vorteil bieten würde?

13. Trifft es zu, daß auch auf dem Rhein ein dreilagiger RoRo-Verkehr nur bei extremem Niedrigwasser gefahren werden kann?

14. Trifft es zu, daß der zweilagige RoRo-Verkehr aufgrund der Höhe der Brücke bei Deggendorf auf die Strecke bis Deggendorf beschränkt wäre und daß bis nach Regensburg deshalb nur einlagiger RoRo-Verkehr möglich wäre?

15. Welche Konsequenzen sind nach Ansicht der Bundesregierung aus den Tiefen- und Breitenanforderungen von Containerschiffen- und RoRo-Schiffen für die bei einem Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen zugrundezulegenden Ausbauziele zu ziehen?

Bonn, den 3. Juli 1995

Horst Kubatschka
Brunhilde Irber
Robert Leidinger
Jella Teuchner
Elke Ferner
Klaus Barthel
Edelgard Bulmahn
Ursula Burchardt
Marion Caspers-Merk
Dr. Marliese Dobberthien
Peter Dreßen
Annette Faße
Gabriele Fograscher
Monika Ganseforth
Günter Gloser
Angelika Graf (Rosenheim)
Dr. Liesel Hartenstein
Monika Heubaum
Uwe Hiksch
Frank Hofmann (Volkach)
Nicolette Kressl
Eckart Kuhlwein
Christa Lörcher
Heide Mattischeck
Georg Pfannenstein
Karin Rehbock-Zureich
Günter Rixe
Horst Schmidtbauer (Nürnberg)
Heinz Schmitt (Berg)
Dr. R. Werner Schuster
Bodo Seidenthal
Erika Simm
Wolfgang Spanier
Antje-Marie Steen
Ludwig Stiegler
Jörg Tauss
Uta Titze-Stecher
Hans Georg Wagner
Reinhard Weis (Stendal)
Matthias Weisheit
Heidemarie Wright



Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333